

Publicatieblad

van de Europese Unie

L 238



Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

57e jaargang

9 augustus 2014

Inhoud

II Niet-wetgevingshandelingen

VERORDENINGEN

- ★ **Verordening (EU) nr. 865/2014 van de Commissie van 8 augustus 2014 houdende rectificatie van de Spaanse versie van Verordening (EU) nr. 10/2011 betreffende materialen en voorwerpen van kunststof, bestemd om met levensmiddelen in contact te komen ⁽¹⁾** 1
- ★ **Verordening (EU) nr. 866/2014 van de Commissie van 8 augustus 2014 tot wijziging van de bijlagen III, V en VI bij Verordening (EG) nr. 1223/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende cosmetische producten ⁽¹⁾** 3
- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 867/2014 van de Commissie van 8 augustus 2014 tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit 8

BESLUITEN

2014/524/EU:

- ★ **Besluit van de Commissie van 17 juli 2013 betreffende maatregel/steunregeling/staatssteun SA.34369 (13/C) (ex 12/N) — Bouw en exploitatie van openbare intermodale vervoerterminals, die de Slowaakse Republiek voornemens is uit te voeren (Kennisgeving geschied onder nummer C(2013) 4423) ⁽¹⁾** 11

Rectificaties

- ★ **Rectificatie van Richtlijn 2011/62/EU van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2011 tot wijziging van Richtlijn 2001/83/EG tot vaststelling van een communautair wetboek betreffende geneesmiddelen voor menselijk gebruik, om te verhinderen dat vervalste geneesmiddelen in de legale distributieketen belanden (PB L 174 van 1.7.2011)** 31

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EU) Nr. 865/2014 VAN DE COMMISSIE

van 8 augustus 2014

houdende rectificatie van de Spaanse versie van Verordening (EU) nr. 10/2011 betreffende materialen en voorwerpen van kunststof, bestemd om met levensmiddelen in contact te komen

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1935/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 27 oktober 2004 inzake materialen en voorwerpen bestemd om met levensmiddelen in contact te komen en houdende intrekking van de Richtlijnen 80/590/EEG en 89/109/EEG ⁽¹⁾, en met name artikel 5, lid 1, onder a), c), d), e), f), h), i) en j),

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Er is een fout geslopen in de Spaanse versie van Verordening (EU) nr. 10/2011 van de Commissie van 14 januari 2011 betreffende materialen en voorwerpen van kunststof, bestemd om met levensmiddelen in contact te komen ⁽²⁾. Daarom is een rectificatie van de Spaanse versie nodig. Met de overige taalversies zijn er geen problemen.
- (2) Verordening (EU) nr. 10/2011 moet derhalve dienovereenkomstig worden gerectificeerd.
- (3) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Permanent Comité voor de voedselketen en de diergezondheid, en het Europees Parlement noch de Raad hebben zich daartegen verzet,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

(Heeft enkel betrekking op de Spaanse versie.)

⁽¹⁾ PB L 338 van 13.11.2004, blz. 4.

⁽²⁾ PB L 12 van 15.1.2011, blz. 1.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 mei 2011.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in de lidstaten overeenkomstig de Verdragen.

Gedaan te Brussel, 8 augustus 2014.

Voor de Commissie

De voorzitter

José Manuel BARROSO

VERORDENING (EU) Nr. 866/2014 VAN DE COMMISSIE**van 8 augustus 2014****tot wijziging van de bijlagen III, V en VI bij Verordening (EG) nr. 1223/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende cosmetische producten****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1223/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 betreffende cosmetische producten ⁽¹⁾, en met name artikel 31, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De stoffen met de benamingen alkyl(C₁₂₋₂₂)trimethylammoniumbromide en -chloride zijn als conserveermiddelen gereguleerd en ingedeeld onder nummer 44 van bijlage V bij Verordening (EG) nr. 1223/2009; voor hen geldt een maximumconcentratie van 0,1 %.
- (2) Het Wetenschappelijk Comité voor consumentenproducten (WCC), dat later overeenkomstig Besluit 2008/721/EG van de Commissie ⁽²⁾ is vervangen door het Wetenschappelijk Comité voor consumentenveiligheid (WCCV), heeft in 2005, 2007 en 2009 de veiligheid van alkyl(C₁₆, C₁₈, C₂₂)trimethylammoniumchloride (cetrimonium chloride, steartrimonium chloride en behentrimonium chloride) voor ander gebruik dan als conserveermiddel beoordeeld.
- (3) Het WCCV heeft in zijn advies van 8 december 2009 ⁽³⁾ geconcludeerd dat afgezien van het feit dat formuleringen van quaternaire ammoniumderivaten huidirritatie kunnen veroorzaken (vooral bij gebruik van combinaties van de betrokken verbindingen), het gebruik van cetrimonium chloride, steartrimonium chloride en behentrimonium chloride in concentraties beneden bepaalde grenswaarden geen risico voor de gezondheid van de consument oplevert; die waarden zijn uitdrukkelijk vermeld in het WCCV-advies.
- (4) De Commissie is van oordeel dat het gebruik van hogere concentraties van deze stoffen voor ander gebruik dan als conserveermiddel moet worden toegestaan, maar dat de som van deze stoffen moet worden beperkt tot de door het WCCV aangegeven maximumconcentratie voor de afzonderlijke stoffen om rekening te houden met de bovengenoemde kans op huidirritatie door de combinaties van de quaternaire ammoniumderivaten.
- (5) De maximumconcentraties die door het WCCV als veilig worden beschouwd voor gezichtscrèmes die niet worden afgespoeld, moeten voor alle gezichtsproducten die niet worden afgespoeld gelden, aangezien er geen reden bestaat om de toelating van die stoffen te beperken tot gezichtscrèmes die niet worden afgespoeld.
- (6) Er moeten daarom nieuwe referentienummers aan bijlage III bij Verordening (EG) nr. 1223/2009 worden toegevoegd om rekening te houden met de genoemde overwegingen, en in bijlage V moet referentienummer 44 naar de nieuwe toevoegingen aan bijlage III verwijzen, zodat die bijlagen worden aangepast aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang.
- (7) Het WCCV heeft de veiligheid van het mengsel van citric acid (en) silver citrate beoordeeld. In zijn advies van 13 oktober 2009 ⁽⁴⁾ verklaarde het WCCV dat het gebruik van dat mengsel als conserveermiddel in cosmetische producten in een concentratie van maximaal 0,2 % (hetgeen overeenkomt met een zilverconcentratie van 0,0024 %) op basis van de verstrekte gegevens geen risico voor de gezondheid van de consument oplevert. Volgens het comité was de stof veilig als conserveermiddel en/of werkzaam bestanddeel in deodoranten en anti-transpiratiemiddelen in dezelfde maximumconcentratie. Het gebruik ervan in mond- en oogproducten werd echter uitdrukkelijk uitgesloten, aangezien slechts blootstelling van de huid werd beoordeeld.
- (8) Er moet een nieuw referentienummer aan bijlage V bij Verordening (EG) nr. 1223/2009 worden toegevoegd om rekening te houden met de genoemde overwegingen en deze aan te passen aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang.

⁽¹⁾ PB L 342 van 22.12.2009, blz. 59.⁽²⁾ PB L 241 van 10.9.2008, blz. 21.⁽³⁾ SCCS/1246/09, http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_012.pdf⁽⁴⁾ SCCS/1274/09, http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_004.pdf

- (9) Het WCCV heeft tris-biphenyl triazine, een uv-filter en een nanomateriaal, beoordeeld. In zijn advies van 20 september 2011 ⁽¹⁾ concludeerde het WCCV dat blootstelling van de huid aan formuleringen die tris-biphenyl triazine met een gemiddelde deeltjesgrootte (mediane grootte van de primaire deeltjes) van 81 nm bevatten, tot een geringe absorptie van die stof leidt. Ook na orale blootstelling aan tris-biphenyl triazine is de absorptie gering. Er werden geen systemische effecten waargenomen na orale of dermale blootstelling tot 500 mg/kg lichaamsgewicht/dag. De door het WCCV geanalyseerde gegevens leiden tot de conclusie dat het gebruik van 10 % tris-biphenyl triazine (ook als nanomateriaal) als uv-filter in cosmetische producten als veilig voor de huid kan worden beschouwd.
- (10) Wel heeft het WCCV toegelicht dat er op het moment van de risicobeoordeling te veel onzekerheid bestond om conclusies te trekken over het veilige gebruik van 10 % tris-biphenyl triazine in sprays, vanwege bezorgdheid over mogelijke blootstelling bij inademing. Derhalve concludeerde het WCCV dat sprayproducten die tris-biphenyl triazine bevatten niet kunnen worden aanbevolen voordat aanvullende informatie over de veiligheid na herhaalde inademing beschikbaar is.
- (11) In het licht van het WCCV-advies en rekening houdend met het feit dat het gebruik van nanomaterialen de doeltreffendheid van uv-filters kan verhogen, moet bijlage VI bij Verordening (EG) nr. 1223/2009 worden gewijzigd met het oog op de aanpassing ervan aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang.
- (12) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Permanent Comité voor cosmetische producten,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlagen III, V en VI bij Verordening (EG) nr. 1223/2009 worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 8 augustus 2014.

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ SCCS/1429/11, Revision of 13/14 december 2011, http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_070.pdf

De bijlagen III, V en VI bij Verordening (EG) nr. 1223/2009 worden als volgt gewijzigd:

1) In bijlage III worden de volgende vermeldingen 265 en 266 toegevoegd:

Referenti- nummer	Identiteit van de stof				Voorwaarden			Te vermelden gebruiks- voorwaarden en waarschu- wingen
	Chemische benaming/INN	Naam volgens de woordenlijst van gemeenschappelijke benamingen van ingrediënten	CAS-nummer	EG-nummer	Producttype, lichaamsdelen	Maximumconcentratie in het gebruiksklare product	Andere	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„265	C ₁₆ -alkyltrimethy- lammoniumchlo- ride	Cetrimonium chloride (1)	112-02-7	203-928-6	a) Haarpro- ducten die worden uitgespoeld	a) 2,5 % voor de afzonderlijke concentraties of de som van de afzonderlijke concentraties van cetrimonium chloride en steartrimonium chlo- ride	Voor andere doeleinden dan om de ontwikkeling van micro- organismen in het product tegen te gaan. Dat doel moet blijken uit de aanbiedings- vorm van het product.	
	C ₁₈ -alkyltrimethy- lammoniumchlo- ride	Steartrimonium chloride (1)	112-03-8	203-929-1	b) Haarpro- ducten die niet worden uitgespoeld	b) 1,0 % voor de afzonderlijke concentraties of de som van de afzonderlijke concentraties van cetrimonium chloride en steartrimonium chlo- ride		
					c) Gezichtspro- ducten die niet worden afgespoeld	c) 0,5 % voor de afzonderlijke concentraties of de som van de afzonderlijke concentraties van cetrimonium chloride en steartrimonium chlo- ride		
266	C ₂₂ -alkyltrimethy- lammoniumchlo- ride	Behentrimonium chloride (1)	17301-53-0	241-327-0	a) Haarpro- ducten die worden uitgespoeld	a) 5,0 % voor de afzonderlijke concentratie van behentrimonium chloride of de som van de afzonderlijke concentraties van cetrimonium chloride, steartrimonium chloride en behentri- monium chloride, met inachtneming van de toepasselijke maximumconcentratie voor de som van cetrimonium chloride en steartrimo- nium chloride in vermelding 265.	Voor andere doeleinden dan om de ontwikkeling van micro- organismen in het product tegen te gaan. Dat doel moet blijken uit de aanbiedings- vorm van het product.	
					b) Haarpro- ducten die niet worden uitgespoeld	b) 3,0 % voor de afzonderlijke concentratie van behentrimonium chloride of de som van de afzonderlijke concentraties van cetrimonium chloride, steartrimonium chloride en behentri- monium chloride, met inachtneming van de toepasselijke maximumconcentratie voor de som van cetrimonium chloride en steartrimo- nium chloride in vermelding 265.		

Referenti- nummer	Identiteit van de stof				Voorwaarden			Te vermelden gebruiks- voorwaarden en waarschu- wingen
	Chemische benaming/INN	Naam volgens de woordenlijst van gemeenschappelijke benamingen van ingrediënten	CAS-nummer	EG-nummer	Producttype, lichaamsdelen	Maximumconcentratie in het gebruiksklare product	Andere	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
					c) Gezichtspro- ducten die niet worden afgespoeld	c) 3,0 % voor de afzonderlijke concentratie van behentrimonium chloride of de som van de afzonderlijke concentraties van cetrimonium chloride, steartrimonium chloride en behentri- monium chloride, met inachtneming van de toepasselijke maximumconcentratie voor de som van cetrimonium chloride en steartrimo- nium chloride in vermelding 265.		

(¹) Als conserveermiddel, zie bijlage V, nr. 44.”

2) Bijlage V wordt als volgt gewijzigd:

a) vermelding 44 komt als volgt te luiden:

Referenti- nummer	Identiteit van de stof				Voorwaarden			Te vermelden gebruiksvoorwaard- en en waarschuwingen
	Chemische benaming/ INN	Naam volgens de woordenlijst van gemeenschappelijke benamingen van ingrediënten	CAS-nummer	EG-nummer	Producttype, lichaamsdelen	Maximumconcentratie in het gebruiksklare product	Andere	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„44	Alkyl(C ₁₂₋₂₂)trimethy- lammoniumbromide en -chloride	Behentrimonium chloride (¹), cetrimonium bromide, cetrimonium chloride (²), laurtrimonium bromide, laurtrimonium chloride, steartrimonium bromide, steartrimonium chloride (²)	17301-53-0, 57-09-0, 112-02-7, 1119-94-4, 112-00-5, 1120-02-1, 112-03-8	241-327-0, 200-311-3, 203-928-6, 214-290-3, 203-927-0, 214-294-5, 203-929-1		0,1 %		

(¹) Voor andere doeleinden dan als conserveermiddel, zie bijlage III, nr. 266.

(²) Voor andere doeleinden dan als conserveermiddel, zie bijlage III, nr. 265.”

b) vermelding 59 wordt toegevoegd:

Referenti- nummer	Identiteit van de stof				Voorwaarden			Te vermelden gebruiksvoorwaard- en en waarschuwingen
	Chemische benaming/INN	Naam volgens de woordenlijst van gemeenschappelijke benamingen van ingrediënten	CAS- nummer	EG-nummer	Producttype, lichaamsdel- en	Maximumconcentratie in het gebruiksklare product	Andere	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„59	1,2,3-propaantricarbonsuur, 2-hydroxy-, monohydraat en 1,2,3-propaantricarbon- zuur, 2-hydroxy-, zilver(1 +)zout, monohy- draat	Citric acid (en) Silver citrate	—	460-890-5		0,2 %, komt overeen met 0,0024 % zilver	Niet gebruiken in mond- en oogproducten.”	

3) In bijlage VI wordt vermelding 29 toegevoegd:

Referenti- nummer	Identiteit van de stof				Voorwaarden			Te vermelden gebruiksvoorwaard- en en waarschuwingen
	Chemische benaming/INN	Naam volgens de woordenlijst van gemeenschappelijke benamingen van ingrediënten	CAS-nummer	EG-nummer	Producttype, lichaamsdelen	Maximumconcen- tratie in het gebruiksklare product	Andere	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„29	1,3,5-triazine, 2,4,6-tris [1,1'-bifeny]-4-yl-, ook als nanomateriaal	Tris-biphenyl triazine Tris-biphenyl triazine (nano)	31274-51-8	—		10 %	Niet gebruiken in sprays. Alleen nanomaterialen met de volgende kenmerken zijn toege- staan: — mediane grootte van de primaire deeltjes > 80 nm; — zuiverheid ≥ 98 %; — zonder deklaag.”	

UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 867/2014 VAN DE COMMISSIE**van 8 augustus 2014****tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad van 22 oktober 2007 houdende een gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten en specifieke bepalingen voor een aantal landbouwproducten („integrale-GMO-verordening”) ⁽¹⁾,

Gezien Uitvoeringsverordening (EU) nr. 543/2011 van de Commissie van 7 juni 2011 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad, wat de sectoren groenten en fruit en verwerkte groenten en fruit betreft ⁽²⁾, en met name artikel 136, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 543/2011 zijn, op grond van de resultaten van de multilaterale handelsbesprekingen van de Uruguayronde, de criteria vastgesteld aan de hand waarvan de Commissie voor de producten en de perioden die in bijlage XVI, deel A, bij die verordening zijn vermeld, de forfaitaire waarden bij invoer uit derde landen vaststelt.
- (2) De forfaitaire invoerwaarde wordt elke dag berekend overeenkomstig artikel 136, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 543/2011, met inachtneming van de variabele gegevens voor die dag. Bijgevolg moet deze verordening in werking treden op de dag van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De in artikel 136 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 543/2011 bedoelde forfaitaire invoerwaarden worden vastgesteld in de bijlage bij de onderhavige verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 8 augustus 2014.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,

Jerzy PLEWA
Directeur-generaal Landbouw en Plattelandsontwikkeling

⁽¹⁾ PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 157 van 15.6.2011, blz. 1.

BIJLAGE

Forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit

(EUR/100 kg)		
GN-code	Code derde landen ⁽¹⁾	Forfaitaire invoerwaarde
0707 00 05	TR	81,4
	ZZ	81,4
0709 93 10	TR	88,2
	ZZ	88,2
0805 50 10	AR	143,2
	CL	76,2
	TR	160,1
	UY	136,4
	ZA	143,2
0806 10 10	ZZ	131,8
	BR	180,1
	CL	187,7
	EG	177,2
	MA	171,9
	MX	247,7
	TR	156,1
	ZZ	186,8
	AR	144,3
	BR	123,7
0808 10 80	CL	100,6
	CN	121,3
	NZ	126,3
	US	142,8
	ZA	113,5
	ZZ	124,6
	AR	211,9
	CL	71,9
0808 30 90	TR	154,0
	ZA	91,2
	ZZ	132,3
0809 29 00	CA	324,1
	CH	388,4
	TR	384,5
	US	759,4
	ZZ	464,1

(EUR/100 kg)		
GN-code	Code derde landen ⁽¹⁾	Forfaitaire invoerwaarde
0809 30	MK	64,5
	TR	138,7
0809 40 05	ZZ	101,6
	BA	47,2
	MK	78,6
	TR	127,6
	ZA	206,8
	ZZ	115,1

⁽¹⁾ Landennomenclatuur vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 1833/2006 van de Commissie (PB L 354 van 14.12.2006, blz. 19). De code „ZZ” staat voor „overige oorsprong”.

BESLUITEN

BESLUIT VAN DE COMMISSIE

van 17 juli 2013

betreffende maatregel/steunregeling/staatssteun SA.34369 (13/C) (ex 12/N) — Bouw en exploitatie van openbare intermodale vervoerterminals, die de Slowaakse Republiek voornemens is uit te voeren

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2013) 4423)

(Slechts de tekst in de Slowaakse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2014/524/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de hierboven aangehaalde artikelen te hebben verzocht hun opmerkingen in te dienen ⁽¹⁾, en gezien hun opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

- (1) Bij e-mail van 6 april 2011 heeft de Commissie een klacht ontvangen van METRANS/Danubia/a.s. (hierna „Metrans” genoemd) betreffende vermeende staatssteun die zou zijn toegekend voor de bouw van openbare intermodale overslagterminals (hierna „de klacht” genoemd). Bij e-mail van 9 juni 2011 heeft de Commissie van Metrans nadere informatie ontvangen. De klacht werd geregistreerd als zaak SA.32828.
- (2) Bij brief van 6 oktober 2011 heeft de Commissie de klacht aan Slowakije meegedeeld met een verzoek om informatie, waarop Slowakije heeft geantwoord bij brief van 6 december 2011, waarin het aanvoerde dat de betrokken maatregel nog in de voorbereidende fase was en dat er nog geen financiering was verleend. De Commissie heeft Metrans van dit antwoord in kennis gesteld bij brief van 12 december 2011, waarin zij haar voorlopige bevinding meedeelde dat de maatregelen geen staatssteun vormden in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. Vervolgens heeft zij zaak SA.32828 gesloten.
- (3) Op 16 februari 2012 heeft Slowakije elektronisch vooraf een maatregel aangemeld voor de geplande bouw en exploitatie van openbare intermodale vervoerterminals. Bij e-mails van 5 juni, 12 juni, 12 juli en 16 juli 2012 heeft Slowakije nadere informatie over die maatregel verstrekt, waaronder brieven ter ondersteuning van de vervoers- en logistieke ondernemingen DHL en GEFCO.

⁽¹⁾ PB C 45 van 16.2.2013, blz. 13.

- (4) Bij e-mail van 12 juli 2012 heeft Metrans de Commissie een brief ter ondersteuning toegezonden van Green Integrated Logistics (Slowakije) s.r.o. (hierna „GIL” genoemd), die de overslagterminal in Sládkovičovo exploiteert. De Commissie heeft Slowakije die brief toegezonden bij brief van 18 juli 2012, waarop zij vervolgens via e-mail van 14 augustus 2012 een antwoord heeft ontvangen waarin Slowakije herhaalde dat er voor het project nog geen financiering was verleend.
- (5) Op 17 juli 2012 heeft Slowakije elektronisch de maatregel bij de Commissie aangemeld overeenkomstig artikel 108, lid 3, VWEU. Bij die aanmelding heeft Slowakije brieven ter ondersteuning ingediend van DHL Express (Slowakije) s.r.o. (hierna „DHL” genoemd), GEFCO SLOVAKIA s.r.o., Bohemiakombi s.r.o. en Kombiverkehr. Slowakije heeft nadere informatie verstrekt bij e-mails van 3 september, 18, 22, 24, 26 en 29 oktober, 6, 9, 13 en 14 november en 6 december 2012.
- (6) Bij brief van 23 januari 2013 heeft de Commissie Slowakije in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU. De Commissie heeft op 12 februari 2013 van Slowakije opmerkingen over het besluit tot inleiding ontvangen.
- (7) Het besluit tot inleiding is gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ⁽²⁾ op 16 februari 2013. De Commissie heeft belanghebbenden verzocht hun opmerkingen over de betrokken maatregelen binnen een maand na de publicatiedatum in te dienen.
- (8) De Commissie heeft op 18 februari 2013 het besluit tot inleiding toegezonden aan de entiteiten die tijdens het vooronderzoek hun belangstelling kenbaar hadden gemaakt, namelijk Bohemiakombi s.r.o., DHL Express (Slowakije) s.r.o., GEFCO SLOVAKIA s.r.o., Kombiverkehr, Metrans en haar juridisch adviseur SCHWARZ advokáti s.r.o., en Green Integrated Logistics (Slowakije) s.r.o., alsook aan andere mogelijke belanghebbenden die de Commissie had aangewezen, namelijk de Universiteit van Žilina (leerstoel voor spoorwegvervoer) en ZCHFP SR — ChemLog (Vereniging van de chemische en farmaceutische industrie van de Slowaakse Republiek).
- (9) De Commissie heeft opmerkingen over het besluit tot inleiding ontvangen van de volgende belanghebbenden op de volgende data:
- a) Vereniging van de chemische en farmaceutische industrie van de Slowaakse Republiek op 22 februari 2013;
 - b) Bohemiakombi op 4 maart 2013;
 - c) Kombiverkehr op 6 maart 2013;
 - d) DHL op 8 maart 2013;
 - e) SCHWARZ advokáti namens Metrans op 11 maart 2013;
 - f) op 6 maart 2013 heeft WienCont Container Terminal Gesellschaft m.b.H. (hierna „WienCont” genoemd) om een verlenging van de termijn voor het indienen van haar opmerkingen gevraagd. Op 7 maart 2013 heeft de Commissie Wiencont een verlenging tot 18 maart 2013 toegestaan. De Commissie heeft op 18 maart 2013 van Wiencont opmerkingen over het besluit tot inleiding ontvangen.
- (10) Bij brieven van 19 en 20 maart 2013 heeft de Commissie Slowakije de opmerkingen toegezonden die zij van de belanghebbenden had ontvangen. Slowakije heeft op 5 april 2013 zijn antwoord op de opmerkingen toegezonden.
- (11) Bij e-mail van 29 april 2013 heeft de Commissie Metrans verdere vragen gesteld. Bij e-mail van 6 mei 2013 heeft Metrans haar antwoord overgemaakt, samen met een niet-vertrouwelijke versie.
- (12) Bij e-mail van 8 mei 2013 heeft de Commissie Slowakije de niet-vertrouwelijke informatie die zij van Metrans had ontvangen, toegezonden. Slowakije heeft op 16 mei 2013 zijn opmerkingen toegezonden.
- (13) Bij e-mails van 8 en 17 mei 2013 heeft de Commissie Slowakije verdere vragen gesteld, waarop Slowakije op 17 en 29 mei 2013 per e-mail heeft geantwoord.
- (14) Bij e-mail van 21 mei 2013 heeft de Commissie WienCont verdere vragen gesteld, waarop WienCont bij e-mail van 7 juni 2013 heeft geantwoord.

⁽²⁾ Zie voetnoot 1.

- (15) Op 6 juni 2013 hebben de Commissie en Slowakije in Brussel een bijeenkomst gehouden.
- (16) De Commissie heeft Slowakije bij e-mails van 10 juni 2013 de niet-vertrouwelijke informatie toegezonden die zij van Metrans en WienCont had ontvangen.
- (17) Bij brief van 10 juni 2013 heeft Slowakije de aanmelding beperkt tot één terminal in Žilina.
- (18) Slowakije heeft op 14 juni 2013 zijn opmerkingen over de informatie van Metrans en WienCont toegezonden.
- (19) Bij e-mail van 18 juni 2013 heeft de Commissie nadere informatie gevraagd, die zij bij e-mail van 19 juni 2013 heeft ontvangen.

2. BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL EN OPMERKINGEN DIE VÓÓR DE INLEIDING VAN DE ONDERZOEKS-PROCEDURE ZIJN ONTVANGEN

2.1. DE INTERMODALE OVERSLAGTERMINALS

- (20) In de oorspronkelijke aanmelding betrof de maatregel de bouw en exploitatie van een net van openbare intermodale overslagterminals die voor continentaal gecombineerd goederenvervoer geschikt zijn. Slowakije was oorspronkelijk van plan de bouw te financieren van vier openbaar toegankelijke intermodale overslagterminals in Bratislava-Pálenisko, Leopoldov-Hlohovec, Žilina-Teplice en Košice-Bočiar.
- (21) Slowakije koos het oorspronkelijke aantal terminals en hun locatie op basis van een marktstudie die in 2007 door Intraco Consulting, een in België gevestigd consultancybedrijf voor gecombineerd vervoer en logistieke coördinatie, was opgesteld. Het aantal en de locatie van de terminals waren bepaald rekening houdend met de volgende factoren:
 - de terminals zouden een zo groot mogelijk gebied in Slowakije moeten bedienen;
 - het potentieel om de capaciteit van de terminals volledig te benutten;
 - de locatie aan de belangrijkste spoorwegen, volgens de pan-Europese vervoerscorridors als onderdeel van het trans-Europese vervoersnet (TEN-T), en de locatie aan de spoorwegverbindingen die in de Europese overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en bijbehorende voorzieningen (hierna „de AGTC-overeenkomst” genoemd) zijn opgenomen;
 - de connectiviteit van de geplande industrieterreinen in Slowakije.
- (22) Omdat de maatregel zoals die was aangemeld, volgens het besluit tot inleiding tot vervalsing van de mededinging kon leiden, besloot Slowakije zijn financiering te beperken tot de bouw en exploitatie van één enkele openbare intermodale overslagterminal in Žilina-Teplice, die geschikt is voor continentaal gecombineerd goederenvervoer. Die terminal is een proefproject voor de mogelijke bouw van een net van openbare intermodale overslagterminals in Slowakije in de toekomst.
- (23) De terminal zal een openbaar toegankelijke intermodale overslagterminal zijn die voldoet aan de AGTC-overeenkomst en de regels van de Internationale Spoorwegunie (UIC).
- (24) Die locatie werd voor het proefproject gekozen, omdat ze het verst verwijderd is van de huidige moderne en grote terminals, terwijl nog steeds aan de in punt 21 genoemde criteria wordt voldaan.
- (25) De nuttige lengte van elk van de terminals zal bestaan uit 750 m spoor onder twee portaalkranen met hangers voor platte draagwagens, waarmee de voor continentaal vervoer gebruikte wissellaadbakken en opleggers alsook intermodale (ISO) zeecontainers kunnen worden behandeld. Onder de portaalkranen zullen ook schuine parkeerplaatsen voor de optimale behandeling van opleggers worden aangelegd, en een opslagruimte waar niet-stapelbare wissellaadbakken korte tijd kunnen worden opgeslagen. De nieuwe terminal zal een jaarlijkse capaciteit van 450 000 brutoton hebben. De bouw van de terminal zou in 2015 voltooid moeten zijn.
- (26) De terminal zal eigendom van de staat blijven. De nationale spoorweginfrastructuurbeheerder, Železnice Slovenskej republiky (hierna „ŽSR” genoemd), zal de eigendomsrechten voor de staat uitoefenen. ŽSR zal met name de opdracht krijgen bij de terminalexploitant de concessievergoeding te innen.

- (27) Voor de exploitatie van de terminal zal een contract voor dertig jaar worden gesloten met een exploitant die wordt geselecteerd op basis van een niet-discriminerende en transparante aanbestedingsprocedure. Om te garanderen dat de terminals op niet-discriminerende basis openbaar toegankelijk zijn en om belangenconflicten tussen de geselecteerde terminalexploitant en de vervoersondernemingen te voorkomen, mag de terminalexploitant geen vervoersonderneming zijn die van de terminal gebruikmaakt, zodat er geen concurrentie ontstaat met de vervoersondernemingen en de ondernemingen voor gecombineerd vervoer die van de terminal gebruik zullen maken. Indien de geselecteerde exploitant niet voldoet aan de in de concessieovereenkomst vastgelegde voorwaarden, kan de staat de concessie intrekken en een nieuwe aanbesteding uitschrijven.
- (28) Om te garanderen dat de terminal openbaar toegankelijk is, zal in de concessieovereenkomst met de geselecteerde exploitant van de terminals worden gestipuleerd dat de diensten op een niet-discriminerende basis en tegen normale marktprijzen moeten worden aangeboden. Ook in het toekenningsbesluit zal een clause worden opgenomen die garandeert dat de infrastructuur op niet-discriminerende basis openbaar toegankelijk is.

2.2. RECHTSGRONDSLAG VOOR DE MAATREGEL

- (29) De financiering van de maatregel zal worden toegekend op grond van artikel 4, lid 2, onder m), van wet nr. 231/1999 inzake staatssteun, zoals gewijzigd, en wet nr. 523/2004 inzake de begrotingsregels voor overheidsdiensten, waarbij bepaalde wetten worden gewijzigd.

2.3. BEGROTING

- (30) Slowakije plant een initiële investering van 25,04 miljoen EUR voor de bouw van de terminal, die door de staat zal worden gebouwd en staatseigendom zal zijn. Dit bedrag, dat zal worden gefinancierd uit het Cohesiefonds (85 %) en de eigen staatsmiddelen (15 %) zal 100 % van de initiële investeringskosten dekken. De terminalexploitant zal echter een concessievergoeding moeten betalen die ten minste 15 % van de investeringskosten dekt over een periode van vijftien jaar.

2.4. BEGUNSTIGDE VAN DE MAATREGEL

- (31) De begunstigde van de maatregel is de terminalexploitant, omdat hij zal profiteren van een infrastructuur waarvoor hij een concessievergoeding zal betalen die slechts een klein deel van de totale bouwkosten van de terminal dekt.
- (32) ŽSR wordt niet als een begunstigde van de maatregel beschouwd, omdat hij alleen de eigendomsrechten namens de staat zal beheren. De concessievergoeding die ŽSR namens de staat zal innen, zal dan weer de vergoeding verlagen die hij voor de uitvoering van zijn openbare taak als nationale spoorweginfrastructuurbeheerder van de staat ontvangt.

2.5. CUMULATIE EN STANDSTILVERPLICHTING

- (33) De maatregel mag geen steun krijgen uit andere bronnen voor dezelfde subsidiabele kosten.
- (34) De steun zal worden verleend nadat de Commissie daarmee heeft ingestemd.

2.6. REDENEN OM DE PROCEDURE IN TE LEIDEN

- (35) Bij de inleiding van de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU, ten aanzien van de oorspronkelijke aanmelding heeft de Commissie de volgende vragen in overweging genomen:
- a) bestaat er behoefte aan de bouw van intermodale overslagterminals en de ontwikkeling van het continentaal gecombineerd vervoer in Slowakije om de overgang van wegvervoer op spoor en waterwegen aan te moedigen;
 - b) is uit de maatregel voortvloeiende vervalsing van de mededinging in strijd met het gemeenschappelijk belang?

3. OPMERKINGEN VAN SLOWAKIJE OVER HET BESLUIT TOT INLEIDING VAN DE ONDERZOEKSPROCEDURE

- (36) Wat de noodzaak van de steun betreft, herhaalt Slowakije zijn standpunt, dat gebaseerd is op de bij de Commissie ingediende studies en analyse en op de standpunten van de toekomstige gebruikers van de terminals, namelijk dat

zonder de bouw van openbare neutrale terminals er in de toekomst geen significante overgang van wegvervoer op spoor en waterwegen mogelijk is. Slowakije citeert Kombiverkehr, die een aanzienlijke groei van de vraag naar gecombineerd vervoer in Slowakije heeft vastgesteld, voornamelijk op de oostelijke en zuidelijke Europese assen. Aan deze vraag zou echter slechts kunnen worden voldaan als er toegang bestaat tot goed geplaatste en goed functionerende terminals met voldoende capaciteit die volledig neutrale diensten aanbieden, zoals in het kader van het Duitse programma voor de bouw van terminals.

- (37) Aangaande de twijfels van de Commissie of de vervalsing van de mededinging niet in strijd is met het gemeenschappelijk belang, voert Slowakije om te beginnen aan dat de doelstelling van het project bestaat in de ontwikkeling van het continentale intermodaal vervoer, waarvan momenteel helemaal geen of slechts in erg beperkte mate gebruik wordt gemaakt omdat het om een volledig nieuw segment in het intermodale vervoer gaat. Ten tweede zijn de verwachte besparingen qua externe kosten 13 keer hoger dan de investeringskosten en de meeste van die besparingen zullen buiten Slowakije in de EU worden gerealiseerd. Ten slotte is de vervalsing van de mededinging minimaal ingevolge de voorwaarde dat de exploitant van de nieuwe terminals 15 % van de totale investeringskosten in de vorm van concessievergoedingen zal moeten betalen, terwijl de prijzen voor zijn diensten zullen worden gereguleerd en gecontroleerd.
- (38) In antwoord op de punten van bezorgdheid die in het besluit tot inleiding van de onderzoeksprocedure zijn aangegeven, voert Slowakije aan dat de nieuwe terminals goed zullen zijn voor ongeveer 16 % van de totale theoretische capaciteit van de intermodale terminals in Slowakije, uitgedrukt in overslagcapaciteit in intermodale vervoerseenheden (ITU), zoals blijkt uit onderstaande tabel.

Capaciteit van de intermodale vervoerterminals in Slowakije		
Intermodale vervoerterminals	Overslag capaciteit in ITU's	
	Theoretisch	% aandeel
Bratislava – ÚNS	30 000	
Bratislava – Prístav	20 000	
Sládkovičovo	20 000	
Žilina – Intrans	60 000	
Dunajská Streda	600 000	
Košice – Intrans	45 000	
Košice – Haniska	100 000	
Dobrá	75 000	
Ružomberok	30 000	
Bestaand – totaal	980 000 (*)	84 %
Bratislava – Prístav	40 000	
Leopoldov	40 000	
Žilina – Teplička	40 000	
Košice – Bočiar	40 000	
Nieuw – totaal	180 000 (**)	16 %
Alle terminals – totaal	1 160 000	100 %

(*) theoretische overslagoutput met de bestaande infrastructuur, behandelingstechnieken en procestechnologie

(**) theoretische overslagoutput van de nieuwe terminals na voltooiing van de eerste bouwfasen

Bron: Ministerie van Vervoer, Bouw en Regionale Ontwikkeling van de Slowaakse Republiek, op basis van informatie die door de eigenaars en exploitanten van terminals is verstrekt. ě

- (39) Voorts heeft Slowakije de volgende cijfers over de ontwikkeling van het internationale goederenvervoer over de weg in Slowakije verstrekt.

Jaar	Internationaal goederenvervoer over de weg (1 000 ton)	Groei van jaar tot jaar	Gecummuleerde groei
2007	27 202		
2008	30 931	13,7	13,7
2009	28 879	– 3,4	9,8
2010	30 866	3,3	13,5
2011	33 585	8,8	23,5

Bron: Bureau voor de statistiek van de Slowaakse Republiek.

- (40) Ten slotte voert Slowakije aan dat het op zijn openbare intermodale terminal artikel 31 en artikel 56, lid 9, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾ zal toepassen, die tegen 16 juni 2015 in nationaal recht moet worden omgezet. Volgens de Slowaakse autoriteiten zullen die voorschriften zorgen voor een passend regelgevingskader waardoor de effecten van de overname van bestaande klanten van bestaande terminals zullen worden beperkt.

4. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

4.1. VERENIGING VAN DE CHEMISCHE EN FARMACEUTISCHE INDUSTRIE VAN DE SLOWAakse REPUBLIEK

- (41) De Vereniging van de chemische en farmaceutische industrie van de Slowaakse Republiek (hierna „ZCHFP SR” genoemd) heeft belang bij veilig en ecologisch vervoer voor de chemische industrie. Zij heeft derhalve deelgenomen aan het project dat ChemLog had opgezet om het gecombineerd vervoer en de openbare intermodale terminals in Slowakije in kaart te brengen, te analyseren en te ondersteunen.
- (42) ZCHFP SR heeft bij haar opmerkingen twee studies van ChemLog gevoegd, een Europees samenwerkingsproject tussen regionale autoriteiten, verenigingen van de chemische industrie en wetenschappelijke instituten uit Duitsland, Polen, Tsjechië, Slowakije, Hongarije en Italië, waaraan ZCHFP SR deelneemt, namelijk „*The Strategy of Combined Transport Development of Chemicals in Central Europe*” en de „*Feasibility Study — Development of railway transport of chemicals in Slovakia in relation to adjacent countries and prepared combined transport terminals*”.
- (43) ZCHFP SR concludeert dat de openbare terminals in Slowakije vooral voor het continentaal gecombineerd vervoer een positieve bijdrage zullen vormen, omdat de huidige terminals alleen ISO-containers vervoeren. Volgens ZCHFP SR werden maar heel weinig wissellaadbakken en opleggers uit Slowakije per spoor vervoerd, omdat de huidige exploitanten er niet in geïnteresseerd zijn en er momenteel geen regelmatige verbindingen zijn van Slowakije naar een intermodaal knooppunt in West-Europa.

4.2. BOHEMIAKOMBI

- (44) Bohemiakombi is een onderneming voor gecombineerd vervoer die actief is in Slowakije, waar zij vooral vanaf rangeersporen van ondernemingen werkt. Volgens Bohemiakombi zijn de typische gebruikers van de continentale lijnen in Europa kleine en middelgrote wegvervoerondernemers en expediteurs. Zij bieden vervoer van deur tot deur aan en om van gecombineerd vervoer gebruik te maken, hebben zij de diensten van neutrale terminals en ondernemingen voor gecombineerd vervoer nodig. Die kmo's kunnen niet in eigen terminals investeren en hebben dus de openbare overslaginfrastructuur nodig. Zonder die infrastructuur maken die ondernemingen alleen gebruik van wegvervoer.

⁽³⁾ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32).

- (45) Bohemiakombi voert aan dat slechts in beperkte mate van de particuliere terminals gebruik kan worden gemaakt voor continentaal vervoer, omdat de terminalexploitanten ook vervoer van deur tot deur aanbieden en dus rechtstreekse concurrenten van de wegvervoerondernemers zijn. Het gebruik van de particuliere terminals houdt dus het risico in dat het vervoer dat van de weg op het spoor overgaat, door de exploitant van de particuliere terminal wordt overgenomen, aangezien die over alle informatie over de ladingen beschikt en concurrerende diensten aanbiedt.
- (46) Bohemiakombi voert aan dat de gebruikelijke kosten voor intermodale overslag in Slowakije 45-50 EUR voor één overgeladen eenheid bedragen, wat dubbel zoveel is als bij openbare terminals elders in de EU. Volgens Bohemiakombi is dit een belemmering voor de overgang van weg op spoor. Bohemiakombi gelooft dat de openbare intermodale terminals die met overheidssteun worden gebouwd, goedkopere diensten zullen aanbieden en dus de drempel voor de overgang op spoor zullen verlagen.
- (47) Bohemiakombi concludeert dat de staatssteun de mededinging in intermodale terminaldiensten zal versterken.

4.3. KOMBIVERKEHR

- (48) Kombiverkehr merkt op dat het zeer weinig continentale eenheden naar Slowakije vervoert, minder dan 1 000 per jaar. Kombiverkehr voert aan dat dit voornamelijk te wijten is aan de hoge overslagkosten, die meer dan 45 EUR bedragen per eenheid die van vrachtwagen op trein wordt overgeladen of omgekeerd, wat ongeveer dubbel zoveel is als bij de door de overheid medegefinancierde terminals in Duitsland. De thans vervoerde eenheden komen voornamelijk uit de chemische industrie, waarvoor wegvervoer duurder is en grotere milieurisico's met zich meebrengt. Bovendien kunnen de vervoerseenheden van de chemische industrie vaak langs de bovenkant worden gelicht met dezelfde spreader als voor maritiem gecombineerd vervoer.
- (49) Volgens Kombiverkehr is het grootste deel van het internationale vervoer in Slowakije stukgoederen, zoals verpakte producten, producten van de auto-industrie, machines en consumentengoederen, die in opleggers en gedeeltelijk in wissellaadbakken komen. De Slowaakse terminals hebben echter niet de nodige installaties voor de overslag van dergelijke eenheden.
- (50) Volgens Kombiverkehr vereist de ontwikkeling van duurzaam continentaal gecombineerd verkeer het volgende:
- a) terminals met de volgende technische kenmerken:
 - 700 m bruikbare sporen;
 - directe spoorverbinding met een hoofdspoorwegcorridor;
 - spreaders en hangers voor platte draagwagens;
 - voldoende opslagruimte, rekening houdend met het feit dat de eenheden niet kunnen worden opgestapeld;
 - voldoende rangeersporen voor treinen bij de terminal of in de buurt daarvan;
 - b) overslagkosten die kunnen concurreren met het wegvervoer, tot 20-25 EUR per overslag weg-spoor;
 - c) onafhankelijke terminalbeheerders die niet-discriminerende toegang garanderen. Hoewel derde partijen van de huidige terminals gebruik kunnen maken, zijn de voorwaarden voor derden volgens Kombiverkehr onzeker. Omdat de terminalexploitanten ook vervoersondernemingen zijn, bestaat om te beginnen altijd het gevaar dat de klanten van derde ondernemingen voor gecombineerd vervoer door de terminalexploitant zullen worden overgenomen. Ten tweede zijn de terminalexploitanten slechts in derde partijen geïnteresseerd zolang zij vrije terminalcapaciteit hebben. Zodra zij voldoende eigen vervoersvolumes hebben, zijn zij niet langer geïnteresseerd om derde partijen toegang te verlenen. Ten slotte kan een niet-gereguleerde terminalexploitant op allerlei manieren het gebruik van zijn terminal door derde partijen moeilijker of economisch nadelig maken, bijvoorbeeld door de prijszetting, de kwaliteit van de dienstverlening en de verdeling van de terminal-slots.
- (51) Voor Kombiverkehr brengt de ontwikkeling van nieuwe toegangspunten voor gecombineerd vervoer voor haar klanten grote initiële verliezen met zich mee die slechts na één of twee jaar regelmatige exploitatie kunnen worden terugverdiend. Zij kan het zich dus niet veroorloven nieuwe producten in terminals aan te bieden zonder zekerheid op lange termijn.
- (52) Kombiverkehr ondersteunt derhalve het plan van Slowakije om de nieuwe terminal door onafhankelijke ondernemingen te laten exploiteren. Tegelijkertijd gelooft zij echter dat de ondernemingen voor gecombineerd vervoer meer geïnteresseerd zouden zijn in de ontwikkeling van de terminal, als zij een belang in de exploitatie ervan zouden hebben. Om de exploitatie van de terminal neutraal en niet-discriminerend te maken, stelt Kombiverkehr de volgende voorwaarden voor:
- de terminalexploitant zou een onafhankelijke onderneming moeten zijn met een onafhankelijk bestuur;

- geen onderneming voor gecombineerd vervoer zou voor meer dan 50 % eigenaar mogen zijn van de onderneming die de terminal exploiteert;
 - er zouden duidelijke regels moeten gelden voor de terminalexploitant in verband met bijvoorbeeld toewijzing van slots en voorwaarden;
 - de terminalexploitant zou onder toezicht moeten staan van een onafhankelijke toezichthoudende instantie en de spoortoezichthouder.
- (53) Volgens Kombiverkehr is het potentieel voor een overgang van het goederenvervoer van weg op spoor groot, vooral op de routes naar Duitsland (Rijn-Ruhrgebied en Hamburg/Hannover), alsook naar Nederland en België. Het vervoer op deze routes is momenteel ongeveer 1 000 vrachtwagens per week.
- (54) Kombiverkehr stelt alleen geïnteresseerd te zijn in continentaal goederenvervoer dat momenteel over de weg verloopt. Door het gebruik van de nieuwe terminal zouden de overslag- en vrachtvolumes in de bestaande terminals in Slowakije waar al van gecombineerd vervoer gebruik wordt gemaakt, niet verminderen.

4.4. DHL

- (55) DHL voert aan dat de huidige intermodale terminals in Slowakije geen openbare dienst verlenen en geen geliberaliseerde toegang tot overslag tussen de openbare weg- en spoorweginfrastructuur aanbieden. DHL ondersteunt de Slowaakse autoriteiten in hun inspanningen om het gecombineerde vervoer te liberaliseren door de bouw van vier nieuwe weg-spoor intermodale terminals.

4.5. METRANS

- (56) Metrans voert aan dat de argumenten die Slowakije ter rechtvaardiging van de staatssteun voor de bouw van de terminals aanvoert, ongegrond, onjuist of niet relevant zijn. De argumenten van de onderneming tegen de oorspronkelijk aangemelde maatregel kunnen als volgt worden samengevat:

Neutraliteit van de bestaande terminals

- (57) Volgens Metrans is het argument van Slowakije dat de huidige terminalexploitanten niet de vereiste neutrale diensten aanbieden, niet waar en Slowakije heeft tot dusver dit argument nog niet kunnen aantonen. Metrans exploiteert haar terminals op neutrale basis en biedt haar diensten ook aan onafhankelijke vervoersondernemingen aan. Metrans staat verrichtingen met andere treinen toe. Bijvoorbeeld in de terminal van Interport in Košice, die door Metrans wordt geëxploiteerd, biedt zij uitsluitend terminaldiensten aan, terwijl het vervoer door andere partijen wordt verricht. Voor zover Metrans bekend, geldt dit ook voor andere openbaar toegankelijke terminals. Slowakije heeft Metrans nooit officiële of officieuze klachten over een vermeend gebrek aan neutraliteit meegedeeld en evenmin hebben de mededingingsautoriteiten een onderzoek geopend of Metrans op een andere manier daarover aangesproken. Bovendien kan Slowakije volgens Metrans de exploitanten van openbare terminals niet beletten om ook in de vervoerssector actief te zijn om de reden dat zij dan hun neutraliteit zouden verliezen. Ten slotte voert Metrans aan dat geïntegreerde diensten tot grotere technische efficiëntie en prijsdalingen leiden, omdat het volledige proces van vervoer en behandeling computergestuurd verloopt en de kwaliteit van de dienstverlening beter is. Daardoor én door de kwaliteit van hun diensten zouden de terminals beter kunnen concurreren met het wegvervoer. Aangaande de vraag of de exploitanten van de bestaande intermodale terminals in Slowakije intermodale terminaldiensten aanbieden aan onafhankelijke ondernemingen voor gecombineerd vervoer en hoe die diensten worden bekendgemaakt, verwijst Metrans naar het deel van haar website dat aan haar opslagdiensten gewijd is, en verstrekt zij een lijst van de onafhankelijke vervoersondernemingen, bevrachters, rederijen en leasingondernemingen die van haar diensten gebruik hebben gemaakt. Metrans verwijst ook naar vier ondernemingen die intermodale vervoersdiensten aanbieden en die van haar terminals gebruikmaken.

Continentaal vervoer

- (58) Volgens Metrans is het onjuist dat de bestaande terminals geen continentaal vervoer behandelen. Metrans voert aan dat van de 127 treinen die zij per week behandelt, twaalf naar Duisburg worden gestuurd en twaalf naar Rotterdam en dit uitsluitend voor continentaal vervoer. Bovendien valt 10 % van alle behandelde treinen in de categorie continentaal vervoer. Ongeveer 50 % van de volumes die in haar terminal in Košice Haniska worden behandeld, is voor continentaal vervoer. In haar terminals heeft Metrans de installaties om alle continentale eenheden te behandelen, zoals reach stackers of afneembare spreaders voor platte draagwagens voor de behandeling van continentale eenheden zoals onderling verwisselbare wissellaadbakken en opleggers, en kan zij zo nodig Ro-Lahellingen bouwen. Metrans stelt echter vast dat er geen vraag is naar dergelijke diensten. Metrans voert aan dat het gebruik van wissellaadbakken, opleggers of vrachtwagens inefficiënt is in vergelijking met de ISO-palletcontainers met een breedte van 45 voet (13,7 m) die specifiek zijn ontworpen voor gecombineerd vervoer,

omdat de vervoerskosten voor die containers 30 % lager zijn dan die voor het vervoer van vrachtwagens. Voorts wordt ongeveer 25 % van de omzet van de onderneming gegenereerd uit diensten in verband met continentaal vervoer. De relevante markt reikt verder dan de Slowaakse grens, met terminals in de buurlanden die echte concurrenten zijn en diensten in verband met continentaal vervoer verrichten. Metrans voert aan dat de openbare terminals niet op continentaal vervoer zullen afgestemd zijn.

Naleving van de AGTC-overeenkomst door de bestaande terminals

- (59) Volgens Metrans zijn investeringen in terminals om aan de AGTC-parameters te voldoen (terminalsporen 750 m lang), commercieel inefficiënt en verzonken kosten. Door de spoorweginfrastructuur in Slowakije en in de buurlanden (zoals Tsjechië en Hongarije) is de exploitatie van treinen die langer zijn dan ongeveer 550 m niet mogelijk. Waarschijnlijk zal die situatie de komende vijf à zeven jaar niet veranderen, maar verschillende terminals, waaronder de beide terminals van Metrans, kunnen hun terminalsporen binnen één à twee jaar tot 750 m verlengen en kunnen dus reageren zodra de spoorweginfrastructuur de capaciteit heeft voor het gebruik van dergelijke treinen.

De bouw en exploitatie van neutrale terminals zijn mogelijk zonder staatssteun

- (60) Metrans voert aan dat zijzelf het beste bewijs is dat de markt van intermodale terminals aantrekkelijk is voor particuliere investeerders en dat die terminals commercieel levensvatbaar zijn. Naast haar investering in een volledig nieuwe terminal, de grootste terminal van Slowakije in Dunajská Streda, heeft Metrans in 2012 een nieuwe terminal in Košice geopend. Een dergelijke investering is erg gevoelig voor wijzigingen in de wetgeving nadat de investering is gedaan, en voor staatssteun voor gecombineerd vervoer. De plannen van Slowakije om staatsmiddelen te investeren in terminals (samen met het inefficiënte vervoersbeleid van de overheid) ontmoedigt al particuliere investeerders om verder te investeren in verbeteringen van de bestaande terminals of om verdere investeringen in volledig nieuwe terminals te doen.

De oorspronkelijk aangemelde maatregel vervalst de mededinging

- (61) Volgens Metrans zullen de exploitanten van openbare terminals een significant competitief voordeel krijgen, omdat zij een subsidie krijgen van 85 % van de totale kapitaaluitgaven. Slowakije kan niet daadwerkelijk beletten dat de exploitanten dumpingprijzen aanbieden (alle prijsbepalingen in de concessieovereenkomst zouden vroeg of laat kunnen worden aangevochten als een onrechtmatige harde kernbeperking). Metrans is het niet eens met het argument van Slowakije dat de openbare terminals prijzen in rekening zullen brengen die vergelijkbaar zijn met die van de bestaande terminals. De interne markt (buiten de grenzen van Slowakije) zal in significante mate ongunstig worden beïnvloed, bijvoorbeeld het grotere gebied rond Bratislava dat al door twee terminals in Wenen wordt bediend. Metrans heeft de Commissie de kosten meegedeeld die zij op verzoek aan geïnteresseerde klanten aanbiedt. Volgens dit kostenschema brengt de onderneming per operatie voor alle typen eenheid aanzienlijk minder kosten in rekening dan met de maatregel wordt gepland. Ten slotte zou de geplande terminal in Košice minder dan een kilometer verwijderd zijn van de nieuwe terminal van Metrans. In de buurt van Bratislava, waar een andere nieuwe terminal moet worden gebouwd, zijn er al twee terminals in Wenen, twee in Boedapest en een in Dunajská Streda.

De bouw van nieuwe openbare terminals zal geen nieuwe volumes van de weg naar het gecombineerd vervoer halen

- (62) Metrans voert aan dat de terminaldiensten (behandeling, herlading, enz.) slechts ongeveer 2 % vormen van de totale kosten van gecombineerd vervoer. De kosten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur vormen ongeveer 40-50 % van de totale vervoerskosten. Nieuwe terminals trekken derhalve slechts klanten aan die reeds van gecombineerd vervoer gebruikmaken. Slechts doeltreffende staatssteun voor gecombineerd vervoer kan helpen om de volumes te verhogen.

Besparingen in externe kosten

- (63) De besparingen in externe kosten die door Slowakije worden aangevoerd, zijn slechts mogelijk indien extra vervoer van de weg naar het spoor wordt gehaald en, zelfs dan, niet louter door de bouw van openbare terminals. Metrans voert aan dat de bouw van de terminals niet zal leiden tot een significante stijging van de volumes in het gecombineerd vervoer en derhalve zullen er geen besparingen in externe kosten worden gerealiseerd.

De bestaande capaciteit is voldoende en de markt kan aan de gestegen vraag voldoen

- (64) Volgens Metrans benutten de bestaande terminals momenteel slechts ongeveer 50 % van hun actuele capaciteit. Bovendien zijn de voorbije jaren de totale volumes van vervoerde goederen in Slowakije gestaag gedaald. Metrans onderbouwt dit argument met statistieken over het vervoer van goederen in Slowakije, namelijk 203 miljoen ton in 2009, 191 miljoen ton in 2010 en 179 miljoen ton in 2011. De economische prognoses die Slowakije aanvoert tot staving van zijn argument, zijn onjuist en niet meer actueel. Zelfs als met de bestaande overcapaciteit niet aan de gestegen vraag naar gecombineerd vervoer zou kunnen worden voldaan, dan zou daaraan tegen betrekkelijk lage kosten op korte of middellange termijn kunnen worden voldaan, ofwel door modernisering en uitbreiding van de bestaande capaciteit, ofwel door de bouw van nieuwe capaciteit door particuliere investeerders. Metrans voert aan dat het totale volume van alle bestaande intermodale terminals in Slowakije in 2010 1,9 miljoen ton bedroeg. De geplande capaciteit van de nieuwe openbare terminals bedraagt 1,8 miljoen ton per jaar, wat op bijna 100 % van de markt neerkomt.
- (65) Metrans concludeert dat in de huidige economische en marktsituatie (bestaande overcapaciteit, gestaag dalende volumes van vervoerde goederen, onstabiel vervoersbeleid) de vier openbare terminals geen levensvatbare projecten zijn. Als ze worden gebouwd, zal er verdere overcapaciteit ontstaan, die alleen de mededinging zal verstoren en de particuliere investeerders zal wegdrijven, omdat zij op een niveau moeten kunnen werken dat niet alleen hun variabele maar ook hun vaste kosten dekt.

4.6. WIENCONT

- (66) WienCont is de eigenaar en exploitant van een grote trimodale terminal in Wenen. Zij voert aan dat de staatssteun voor de bouw van vier openbare intermodale terminals in Slowakije niet nodig is voor de ontwikkeling van intermodaal vervoer in Slowakije en de mededinging op niet-verwaarloosbare wijze zal verstoren. WienCont voert aan dat de steun van 135,5 miljoen EUR en de steunintensiteit van 85 %/100 % volledig onnodig is, omdat WienCont sinds 2006 haar terminal exploiteert en uitbreidt met exploitatie- en investeringsubsidies van de Stad Wenen van 11,6 miljoen EUR en een steunintensiteit van 31 %.
- (67) WienCont heeft voorts twijfels over de groeiprognoze voor het intermodaal vervoer die door Slowakije wordt aangevoerd en wijst op statistieken waaruit blijkt dat de industriële groei in Slowakije tussen 2010 en 2012 slechts 13 % bedroeg. Zij verwijst ook naar een recentere prognose van Snizek & Partner (2011), die de groei van het ongeleid goederenvervoer raamt van 300 000 intermodale vervoerseenheden in 2008 tot 440 000 intermodale vervoerseenheden in 2030. Volgens deze prognoses zou de volledige markt kunnen worden gedekt door de capaciteit van de terminals van WienCont. De Oostenrijkse autoriteiten ondersteunen niettemin de bouw van een andere grote intermodale terminal in Wenen Inzersdorf, die juist van start is gegaan.
- (68) WienCont voert aan dat de bouw van een tweede terminal in de regio, in Bratislava, de positie van Wenen als knooppunt zou verzwakken. Zij voert voorts aan dat de bouw van nieuwe terminals zou leiden tot een overgang van wegvervoer op spoor.
- (69) In 2011 en 2012 was de capaciteit van WienCont 250 000 intermodale vervoerseenheden. Zij behandelde 72 541 intermodale vervoerseenheden in 2012 en 71 369 intermodale vervoerseenheden in 2011, waarbij het vervoer vanuit Slowakije goed was voor 2 968 intermodale vervoerseenheden in 2012 en 2 148 intermodale vervoerseenheden in 2011, en het vervoer naar Slowakije nul was in 2012 en 59 intermodale vervoerseenheden in 2011. De behandelingskosten van WienCont per container in terminal zijn vergelijkbaar met die in de maatregel voor een container in terminal, maar hoger voor het gebruik van opslagruimte en voor de behandeling van een oplegger.

5. OPMERKINGEN VAN SLOWAKIJE OVER DE OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

- (70) Slowakije merkt op dat vier van de zes partijen die reageerden, voorstander zijn van de steun voor de bouw van de openbare terminals. De reacties van Slowakije op de opmerkingen van Metrans en WienCont zijn hieronder uiteengezet:

5.1. REACTIE OP DE OPMERKINGEN VAN METRANS**Neutraliteit van de bestaande terminals**

- (71) Slowakije beklemtoont dat Metrans geen neutrale terminalexploitant is, aangezien zijzelf een vervoersonderneming is. Het wijst op de bijdragen van Bohemiacombi en Kombiverkehr, die op hun beurt wijzen op een mogelijk risico van belangenconflict bij Metrans, die zowel terminalexploitant is als onderneming voor gecombineerd vervoer en vervoer van deur tot deur. Slowakije verwijst ook naar het vereiste in de EU-wetgeving dat een exploitant van de spoorweginfrastructuur geen concurrent mag zijn van de vervoersondernemingen die van die

spoorweginfrastructuur gebruiken. Slowakije beklemtoont dat het de neutraliteit kan afdwingen van de exploitant die voor de exploitatie van zijn openbare terminals zal worden geselecteerd. Aangaande de vervoersondernemingen die van de terminals van Metrans gebruiken, verklaart Slowakije niet te weten of een van hen een regelmatige route voor gecombineerd vervoer exploiteert.

- (72) Wat de efficiëntie van geïntegreerde diensten betreft, merkt Slowakije op dat de eigendom van infrastructuur door een vervoersonderneming tot een monopolieachtige structuur leidt en daarom zou de eigenaar van de infrastructuur daarvan geen gebruik mogen maken als vervoersonderneming. In dit verband wijst Slowakije erop dat Metrans een marktaandeel van 55 à 60 % heeft.
- (73) Slowakije merkt op dat op de website van Metrans, waarop zij beweert haar overslagdiensten bekend te maken, geen intermodale terminaldiensten worden aangeboden aan ondernemingen voor intermodaal vervoer, maar aan rederijen en leasingondernemingen.

Continentaal vervoer

- (74) Slowakije voert aan dat de door Metrans aangevoerde omvang van het continentaal vervoer niet door statistieken wordt gestaafd. Slowakije heeft nooit informatie ontvangen waaruit blijkt dat Metrans eigenaar is van de installaties die nodig zijn voor de behandeling van continentale intermodale vervoerseenheden. Het neemt aan dat Metrans zeecontainers die buiten Europa werden geladen maar in een van de binnenlandse terminals werden overgeslagen, als deel van het continentaal vervoer beschouwt.
- (75) Volgens Slowakije wordt het argument van Metrans dat er geen markt voor opleggers en wissellaadbakken is, tegengesproken door de UIIR-statistieken ⁽⁴⁾.
- (76) Slowakije legt ook uit dat de geplande terminals zo ontworpen zijn dat zij bijzonder geschikt zijn voor continentaal vervoer. De overslaginstallaties zullen opleggers en wissellaadbakken kunnen behandelen. De ruimte onder de kraan zal specifiek worden ontworpen om continentale intermodale vervoerseenheden te bedienen: er wordt voorzien in de nodige ruimten tussen de intermodale vervoerseenheden voor de behandeling door hangers voor platte draagwagens, en in schuine parkeerplaatsen voor opleggers, waardoor directe behandeling door vrachtwagens mogelijk zal zijn. Anders dan in andere terminals die in containers zijn gespecialiseerd, zal het mogelijk zijn om deze typen intermodale vervoerseenheden in één enkele stap te behandelen. De overslagprijs voor continentale intermodale vervoerseenheden in de openbare terminals zal daardoor worden verlaagd.

Naleving van de AGTC-overeenkomst door de bestaande terminals

- (77) Overeenkomstig de prioriteiten van de EU voor het spoorwegvervoerbeleid investeert Slowakije in infrastructuur waardoor het vervoer van treinen van 750 m lang mogelijk wordt. Slowakije is ook van mening dat de terminal van Metrans in Dunajská Streda niet kan worden uitgebreid, omdat die aan de ene kant beperkt is door een weg, de E575, en aan de andere kant door het gebogen spoor dat de terminal met de hoofdspoorwegnet verbindt.

De bouw en exploitatie van neutrale terminals zijn mogelijk zonder staatssteun

- (78) Volgens Slowakije blijkt uit de economische studies die voor de openbare terminals zijn opgesteld, dat de bouw en de exploitatie van de terminals niet alleen met de ontvangsten uit de activiteiten van de terminals kunnen worden gefinancierd. Slowakije gaat ervan uit dat Metrans de bouw van de terminals kruisfinanciert met de ontvangsten van haar vervoersactiviteiten.
- (79) Slowakije heeft aangeboden om met Metrans samen te werken voor de bouw van openbare terminals, maar Metrans was niet bereid te voldoen aan de voorwaarden van Slowakije inzake niet-discriminerende toegang.

De mededinging zal worden verstoord

- (80) Slowakije wijst erop dat in Richtlijn 2012/34/EU de beginselen zijn vastgelegd voor de vaststelling van de vergoedingen voor het gebruik van terminaldiensten, alsook de verantwoordelijkheid van een onafhankelijke spoortoezichthouder bij het beoordelen van die vergoedingen en het reguleren van die vergoedingen in geval van klachten.

⁽⁴⁾ International Union for Road-Rail Combined Transport: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports/mediacentre/516-annual-report-2011.html>

- (81) Slowakije voert aan dat het ook de ontwikkeling van gecombineerd vervoer door particuliere ondernemingen ondersteunt. Zo heeft het geïnvesteerd in de capaciteitsverhoging van de spoorlijn Bratislava-Dunajská Streda, omdat Metrans daaraan meer behoefte had gekregen.
- (82) Slowakije merkt op dat Metrans de lijst met de prijzen voor haar terminaldiensten als vertrouwelijk heeft aangemerkt, wat bewijst dat haar prijzen niet bekendgemaakt zijn.

De bouw van nieuwe openbare terminals zal geen nieuwe volumes van de weg naar het gecombineerd vervoer halen

- (83) In haar antwoord op dit niet-bewezen argument verwijst Slowakije naar de opmerkingen van Kombiverkehr, die verklaart dat het continentale gecombineerde vervoer zich zal ontwikkelen indien onafhankelijke terminalexploitanten niet-discriminerende toegang tot hun diensten garanderen en indien de prijs per behandeling niet meer bedraagt dan 20-25 EUR per overgeslagen eenheid.
- (84) Slowakije voert voorts aan dat volgens de statistieken van de UIC ⁽⁵⁾ het continentale gecombineerde vervoer goed is voor 47,14 % van het totale gecombineerde vervoer. Omdat in Slowakije de overgang van weg op spoor nog niet op dit niveau is geraakt, is er dus nog steeds een groot potentieel voor continentaal intermodaal vervoer, en dat niet alleen voor zeecontainers.

Onbegeleid gecombineerd vervoer: TEU 2011

Marktsegment gecombineerd vervoer	Continentaal	Maritiem	Totaal
	(TEU)		
Binnenlands gecombineerd vervoer	3 863 110	7 065 030	10 928 140
Internationaal gecombineerd vervoer	4 678 050	2 510 730	7 188 780
Totaal gecombineerd vervoer	8 541 160	9 575 760	18 116 920

- (85) Slowakije voert aan dat aangezien de overslagkosten volgens Metrans ongeveer 2 % van de totale vervoerskosten uitmaken, en de initiële kosten van een nieuwe continentale route volgens Kombiverkehr slechts na één of twee jaar kunnen worden terugverdiend, het uiterst onwaarschijnlijk is dat de exploitanten van nieuwe routes zouden opteren voor de invoering van nieuwe routes naar bestemmingen waarnaar reeds een route bestaat. Slowakije voert aan dat de nieuwe terminal zich zal toespitsen op de overgang van vracht van weg op spoor, terwijl de klanten van Metrans vooral rederijen zijn en Metrans voornamelijk zeecontainers vervoert. De terminal zal een andere groep klanten bedienen en de diensten zullen in andere marktsegmenten worden aangeboden.

Besparingen in externe kosten; de bestaande capaciteit is voldoende en de markt kan aan de gestegen vraag voldoen

- (86) Slowakije voert aan dat de daling van de vervoerde volumes in Slowakije irrelevant is voor de raming van het potentieel van de ontwikkeling van het continentaal vervoer, aangezien de daling voornamelijk te wijten is aan de daling in nationale vervoersvolumes. Slowakije hecht derhalve meer waarde aan de statistieken (die in haar bovenstaande bijdrage zijn getoond) waaruit blijkt dat de volumes van het wegvervoer zijn gestegen, aangezien het net om die volumes gaat bij de overgang van weg op spoor.
- (87) Slowakije voert aan dat de nieuwe terminals goed zullen zijn voor slechts 16 % van de toekomstige capaciteit van de Slowaakse intermodale terminals.
- (88) In antwoord op de opmerkingen van Metrans in verband met de verstoring van de mededinging, het onvermogen om nieuwe volumes uit het wegvervoer aan te trekken en het voldoen aan nieuwe vraag met de bestaande capaciteiten, verwijst Slowakije naar de opmerkingen van Kombiverkehr, die het potentieel voor continentaal gecombineerd vervoer naar en van Slowakije aanzienlijk acht. Kombiverkehr verklaart dat het wekelijkse volume van het wegvervoer uit Duitsland, België en Nederland naar Slowakije en omgekeerd ongeveer 1 000 vrachtwagens is. Kombiverkehr beoogt slechts de overdracht van een deel van de vracht die momenteel over de weg wordt vervoerd, en zou zich dus niet toespitsen op de huidige omzetbronnen van de bestaande terminals.

⁽⁵⁾ International Union of Railways: http://www.uic.org/IMG/pdf/2012_report_on_combined_transport_in_europe.pdf

5.2. REACTIE OP DE OPMERKINGEN VAN WIENCONT

- (89) In antwoord op het argument van WienCont dat zij slechts een steunintensiteit van 31 % had voor de uitbreiding van haar terminal, terwijl Slowakije 100 % steun biedt voor de initiële investering, merkt Slowakije om te beginnen op dat de overheid meerderheidsaandeelhouder van WienCont is. Voorts is de door haar gebruikte spoorweginfrastructuur eigendom van de spoorweginfrastructuurbeheerder, en het door haar gebruikte terrein eigendom van de Stad Wenen. De bouwkosten van de nieuwe Slowaakse terminals omvatten zowel de aankoop van het terrein en de aanleg van de spoorweginfrastructuur als de bouw van een volledig nieuwe terminal. Slowakije voert aan dat de totale investering in de bouw van de terminal van WienCont, met inbegrip van de sporen en het terrein, voor meer dan 90 % met staatsmiddelen werd gefinancierd. Voorts druist dit bezwaar volgens Slowakije in tegen de doelstellingen van het Cohesiefonds, dat de verschillen tussen lidstaten wil verminderen door de financiering van infrastructuur en milieubescherming.
- (90) In antwoord op het argument dat WienCont de volledige vraag in het gebied van Wenen dekt en dat de terminal van Bratislava haar commerciële activiteiten zou bedreigen, merkt Slowakije ten tweede op dat slechts 4,6 % van alle bij WienCont behandelde volumes uit Slowakije komt. Zelfs als WienCont al die volumes zou verliezen, wat Slowakije betwijfelt, zou de onderneming niet in die mate schade lijden dat het gerechtvaardigd zou zijn dat er geen moderne trimodale terminal in Bratislava aan de Donau wordt gebouwd.

6. DAAROPVOLGENDE INFORMATIE-UITWISSELING MET METRANS, WIENCONT EN SLOWAKIJE

- (91) In de daaropvolgende informatie-uitwisseling tussen de Commissie, Slowakije, Metrans en WienCont konden diverse punten in de door die partijen verstrekte informatie worden verduidelijkt.
- (92) Hoewel Metrans niet kon bewijzen in welke mate zij continentaal gecombineerd vervoer aanbiedt, kon zij wel aantonen dat zij dergelijk vervoer aanbiedt en dat haar huidige volumes in continentaal vervoer niet verwaarloosbaar zijn. Voor continentaal vervoer maakt Metrans gebruik van containers, vooral containers van 45 voet (13,7 m) en tankcontainers. Metrans heeft ook aangetoond dat zij bepaalde installaties bezit die geschikt zijn voor de overslag van andere intermodale vervoerseenheden dan containers. Slowakije heeft de Commissie statistische inlichtingenbladen van Metrans verstrekt, waaruit blijkt dat Metrans geen vrachtwagens, wissellaadbakken of opleggers vervoerde.
- (93) Ter weerlegging van de argumenten van Metrans dat er geen vraag naar gecombineerd vervoer van andere intermodale vervoerseenheden dan containers bestaat, heeft Slowakije het voorbeeld gegeven van de terminal met neutrale toegang in Lovosice in Tsjechië, die in 2006 van start ging met de exploitatie van regelmatige routes waarop vooral containers worden vervoerd, waar het aantal vervoerde intermodale vervoerseenheden tussen 2007 en 2012 met 81 % steeg en de wissellaadbakken en opleggers tegen 2012 goed waren voor 75 % van de overslag. Een ander door Slowakije gegeven voorbeeld is de terminal met neutrale toegang van Wuppertal-Langerfeld, die momenteel bijna uitsluitend wissellaadbakken en opleggers vervoert. Zelfs in de terminal van WienCont, die een belangrijke overslagpunt voor zeecontainers is, zijn de wissellaadbakken goed voor 21 % van de overslag.
- (94) WienCont heeft een presentatie van Snizek & Partner verstrekt, waarin wordt gesteld dat in een terminal waar 88 % van de capaciteit wordt benut, de kwaliteit van de operaties ernstig in het gedrang komt.
- (95) Om de mogelijke bezorgdheid over de mate waarin de mededinging zou kunnen worden verstoord, weg te nemen, en om zijn veronderstellingen over de overgang van vracht van weg op spoor te toetsen, heeft Slowakije er ten slotte mee ingestemd initieel slechts één terminal te bouwen als proefproject. Slowakije heeft derhalve de oorspronkelijke aanmelding tot de terminal in Žilina-Teplica beperkt. Die terminal zal meer dan 200 km verwijderd zijn van de terminals van Metrans in Dunajská Streda en Košice en van de terminal van WienCont. Voorts heeft Slowakije de Commissie ervan in kennis gesteld dat de bestaande terminal van Intrans in Žilina in de nabije toekomst zou worden gesloten. De beoordeling van de maatregel door de Commissie volgt hieronder.

7. BEOORDELING VAN DE STEUNMAATREGELEN

- (96) Volgens artikel 107, lid 1, VWEU zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.

- (97) De in artikel 107, lid 1, VWEU vastgelegde criteria zijn cumulatief. Om dus te bepalen of de maatregel staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, moeten alle volgende voorwaarden vervuld zijn. Specifiek moet de financiële steun:
- a) door de staat worden toegekend of met staatsmiddelen worden bekostigd;
 - b) de begunstigde ondernemingen een voordeel verstrekken;
 - c) bepaalde ondernemingen of bepaalde producties begunstigen (het selectiviteitscriterium);
 - d) de mededinging vervalsen of dreigen te vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten beïnvloeden.
- (98) Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie kunnen de bouw en de exploitatie van infrastructuur een economische activiteit vormen ⁽⁶⁾. Aangezien de aangemelde maatregel investeringssteun voor infrastructuur betreft die voor commerciële doeleinden wordt gebruikt, moeten de bouw en de exploitatie van die infrastructuur als een economische activiteit worden beschouwd en valt de maatregel derhalve onder het toepassingsgebied van artikel 107, lid 1, VWEU.
- (99) Voor de aangemelde maatregel zullen de Slowaakse autoriteiten de terminal bouwen en een concessiehouder selecteren die voor de exploitatie verantwoordelijk zal zijn. Deze initiële investering zal worden gefinancierd door het Cohesiefonds (85 %) en eigen staatsmiddelen (15 %). Omdat de middelen van het Cohesiefonds aan de bevoegde nationale overheid worden overgedragen, worden ze geacht ter beschikking van de Slowaakse autoriteiten te staan en staatsmiddelen te vormen.
- (100) Voordeel: op basis van het eerste marktonderzoek van de Slowaakse autoriteiten kan niet worden uitgesloten dat maar weinig kandidaten aan het toekomstige selectieproces zullen deelnemen en dat het selectieproces niet aan de criteria van een aanbesteding zal voldoen. Omdat de aanbesteding naar alle waarschijnlijkheid onvoldoende concurrerend zal zijn, kan bijgevolg niet worden uitgesloten dat de exploitant een economisch voordeel zal ontvangen.
- (101) Selectiviteit: omdat de maatregel uitsluitend de geselecteerde terminalexploitant bevoordeelt, zou hij als selectief moeten worden beschouwd.
- (102) Vervalsing van de mededinging en beïnvloeding van het handelsverkeer in de EU: wanneer steun van een lidstaat de positie van een onderneming versterkt ten opzichte van die van andere ondernemingen die concurreren in het handelsverkeer binnen de Unie, moet het handelsverkeer worden geacht ongunstig door die steun te zijn beïnvloed ⁽⁷⁾. Het volstaat dat de ontvanger van de steun concurreert met andere ondernemingen in markten waarop mededinging bestaat ⁽⁸⁾. In deze zaak zal de aangemelde maatregel de positie versterken van de nieuwe overslagterminals ten opzichte van de bestaande terminals en derhalve kan die maatregel de mededinging vervalsen, voor zover die markt voor mededinging openstaat. De steun kan dus de mededinging vervalsen en het handelsverkeer binnen de Unie ongunstig beïnvloeden.
- (103) Gelet op het bovenstaande concludeert de Commissie dat de maatregel staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

7.1. WETTIGHEID VAN DE MAATREGEL

- (104) De Slowaakse autoriteiten hebben hun verplichting uit hoofde van artikel 108, lid 3, VWEU nageleefd, namelijk de steun aan te melden voordat die ten uitvoer wordt gelegd. De Commissie neemt er nota van dat de steun niet zal worden verleend voordat zij daarmee heeft ingestemd.

7.2. BEOORDELING VAN DE VERENIGBAARHEID

- (105) De Commissie heeft al eerder steun voor infrastructuurprojecten rechtstreeks op basis van artikel 93 VWEU ⁽⁹⁾ beoordeeld en, na het arrest van het Hof van Justitie in de zaak-Altmark ⁽¹⁰⁾, waarin de rechtstreekse toepassing

⁽⁶⁾ Zie onder meer arrest van 24 oktober 2002 in zaak C-82/01P, *Aéroports de Paris/Commissie*, Jurispr. blz. I-9297, en arrest van 24 maart 2011 in zaken T-443/08 en T-445/08, *Freistaat Sachsen en Land Sachsen-Anhalt/Commissie*, Jurispr. blz. II-1311.

⁽⁷⁾ Zie met name arrest van 17 september 1980, zaak 730/79, *Philip Morris/Commissie*, Jurispr. blz. 2671, punt 11; arrest van 22 november 2001, zaak C-53/00, *Ferring*, Jurispr. blz. I-9067, punt 21, en arrest van 29 april 2004, zaak C-372/97, *Italië/Commissie*, Jurispr. blz. I-3679, punt 44.

⁽⁸⁾ Arrest van 30 april 1998, zaak T-214/95, *Vlaamse Gewest/Commissie*, Jurispr. blz. II-717.

⁽⁹⁾ Zie de beschikking van de Commissie van 31 januari 2001 in zaak N 597/2000 (PB C 102 van 31.3.2001, blz. 8); beschikking van de Commissie van 14 september 2001 in zaak N 208/2000 (PB C 315 van 4.1.2000, blz. 21); beschikking van de Commissie van 15 november 2000 in zaak N 755/1999 (PB C 71 van 3.3.2001, blz. 17 en 19), en beschikking van de Commissie van 11 november 2001 in zaak N 550/01 (PB C 24 van 26.1.2002, blz. 2).

⁽¹⁰⁾ Arrest van 24 juli 2003, zaak C-280/00, *Altmark Trans*, Jurispr. blz. I-7747.

van artikel 93 VWEU werd uitgesloten, op basis van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU voor intermodale terminals ⁽¹¹⁾. Sinds de inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹²⁾ is artikel 93 VWEU rechtstreeks toepasselijk geworden als de rechtsgrondslag voor de vaststelling van de verenigbaarheid van steun voor wegvervoer die niet onder die verordening valt en inzonderheid van steun voor de coördinatie van vervoer.

- (106) Artikel 93 VWEU bepaalt dat de steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer, met de Verdragen verenigbaar zijn. De term „coördinatie van het vervoer” in die bepaling heeft een betekenis die verder gaat dan gewoon het vergemakkelijken van de ontwikkeling van een economische activiteit. Het omvat overheidsmaatregelen om de ontwikkeling van de vervoerssector op het gemeenschappelijk belang te richten. Het Hof van Justitie van de EU heeft er in zijn rechtspraak op gewezen dat krachtens dit artikel „steun aan het vervoer uitsluitend in duidelijk omschreven gevallen, waarin de algemene belangen van de Gemeenschap niet worden geschaad, met het verdrag verenigbaar is” ⁽¹³⁾.
- (107) Door de vooruitgang die met de liberalisering van de sector van het wegvervoer is gemaakt, is de behoefte aan coördinatie aanzienlijk minder groot geworden. In een doeltreffend geliberaliseerde sector kan coördinatie in beginsel uit de marktwerking voortvloeien. Zelfs na de liberalisering van de sector kunnen er zich echter nog verschillende gevallen van marktfalen voordoen. Die rechtvaardigen overheidsmaatregelen op dit gebied.
- (108) De vervoerssector kan „coördinatiemoeilijkheden” in de economische zin van het woord kennen, bijvoorbeeld in de verbindingen tussen de verschillende vervoersnetten. De Commissie heeft op die gronden al staatssteun toegestaan op grond van artikel 93 VWEU ⁽¹⁴⁾.
- (109) Opdat een bepaalde steunmaatregel aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer tegemoet zou komen, moet hij noodzakelijk en evenredig met de voorgenomen doelstelling zijn. Voorts mag de vervalsing van de mededinging die eigen is aan de steun, de algemene belangen van de Unie niet in gevaar brengen.
- (110) De Commissie heeft derhalve steeds voorgehouden dat steun verenigbaar is met de interne markt op grond van artikel 93 VWEU, als aan de volgende voorwaarden is voldaan:
- a) de steun draagt bij tot een doelstelling van gemeenschappelijk belang;
 - b) de steun is noodzakelijk;
 - c) de steun is evenredig;
 - d) de betrokken infrastructuur is openbaar toegankelijk voor alle gebruikers op niet-discriminerende basis;
 - e) de steun leidt niet tot vervalsingen van de mededinging die in strijd zijn met het gemeenschappelijk belang.
- (111) De Commissie zal derhalve beoordelen of in deze zaak aan die vijf criteria is voldaan, om de steun op grond van artikel 93 VWEU verenigbaar te kunnen verklaren met de interne markt.

7.2.1. Doelstelling van gemeenschappelijk belang

- (112) De Unie voert sinds enige tijd een beleid om een evenwichtig systeem van gecombineerd vervoer tot stand te brengen en de bevordering van het concurrentievermogen van het gecombineerd vervoer ten opzichte van het wegvervoer maakt deel uit van dat beleid. Het doel van het beleid van de Unie op het gebied van het gecombineerd vervoer is de overgang van vervoer over de weg op andere vervoerswijzen.
- (113) Instrumenten van de Unie, zoals Richtlijn 92/106/EEG van de Raad ⁽¹⁵⁾ van 7 december 1992 beogen de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer te bevorderen. Het witboek inzake vervoersbeleid ⁽¹⁶⁾ moedigt het gebruik van spoor en andere milieuvriendelijke vervoerswijzen aan om concurrerende alternatieven voor het wegvervoer te ontwikkelen.

⁽¹¹⁾ Zie beschikking van de Commissie van 11 februari 2009 in zaak N 651/08, Financiering van een terminal voor het intermodaal vervoer van continentale containers (EFRO) (PB C 60 van 14.3.2009, blz. 4).

⁽¹²⁾ Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1).

⁽¹³⁾ Arrest van 12 oktober 1978, zaak C-156/77, Commissie/België, Jurispr. blz. I-1881, punt 10.

⁽¹⁴⁾ Zie de beschikking van de Commissie van 20 juli 2010 in zaak C 17/10, Firmin (PB C 278 van 15.10.2010, blz. 28).

⁽¹⁵⁾ Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38).

⁽¹⁶⁾ Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — Werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem, COM(2011) 144 van 28.3.2011.

- (114) Daarnaast is gecombineerd vervoer in overeenstemming met de conclusies van de Europese Raad van Göteborg van juni 2001, waarin werd verklaard dat maatregelen die ertoe bijdragen dat het wegvervoer op milieuvriendelijkere vervoerswijzen overgaat, centraal staan in het beleid voor duurzaam vervoer.
- (115) De Commissie erkent dat het in de eerste plaats de taak is van de marktdeelnemers om het gecombineerd vervoer op markten met vrije toegang, waar de regels van vrije mededinging en vraag en aanbod spelen, te verbeteren. Om het potentieel van het gecombineerd vervoer volledig te ontsluiten, kan het echter nodig zijn om de bereidheid tot het nemen van de risico's die inherent zijn aan de overgang van de weg op alternatieve vervoerswijzen, te stimuleren.
- (116) Voorts is er nog een andere reden waarom meer en meer de klemtoon op het gecombineerd vervoer moet worden gelegd: de industrie van Europa handhaaft of verhoogt het concurrentievermogen van haar productie in Europa grotendeels door middel van geavanceerde logistiek, optimalisering van productie en distributie en scheping van waarde in het proces. Die gesofisticeerde toeleveringsketens worden steeds kwetsbaarder doordat het wegvervoer minder betrouwbaar en duurder wordt. De logistiek van het gecombineerd vervoer zal dus een belangrijke doelstelling moeten worden voor de industrie in Europa.
- (117) Ten slotte wijst de Commissie erop dat meer vaart moet worden gezet achter de investeringen in infrastructuur, en met name in milieuvriendelijke takken van vervoer die deel uitmaken van de trans-Europese netwerken (TEN's), en in ultrasnelle ICT-netwerken ⁽¹⁷⁾.
- (118) De bouw van intermodale terminals waartoe alle gebruikers gelijke toegang hebben, wordt door verschillende EU-instrumenten ondersteund. Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁸⁾ vereist de totstandbrenging van een trans-Europees vervoersnet, dat zoveel mogelijk interoperabel is binnen de vervoerswijzen en de intermodaliteit tussen de verschillende vervoerswijzen bevordert. Volgens dat besluit moeten projecten van gemeenschappelijk belang bijdragen aan de duurzame ontwikkeling van het vervoer door de veiligheid te verbeteren en de schade voor het milieu ten gevolge van het vervoer te verminderen, met name door de overgang op spoorwegen, intermodaal vervoer, waterwegen en zeevervoer te bevorderen. Op grond van artikel 10 van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad ⁽¹⁹⁾ moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de spoorwegondernemingen van andere lidstaten toegang hebben tot de infrastructuur onder dezelfde voorwaarden voor de exploitatie van internationale diensten van gecombineerd vervoer van goederen. In haar voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet ⁽²⁰⁾ heeft de Commissie bovendien voorgesteld dat de exploitanten van goederenterminals ervoor moeten zorgen dat een goederenterminal toegankelijk is voor alle vervoerders, en dat zij die toegang op niet-discriminerende wijze moeten verlenen en transparante gebruiksheffingen moeten hanteren.
- (119) Met de bouw van intermodale terminals waartoe alle gebruikers gelijke toegang hebben, wordt beoogd een doelstelling van gemeenschappelijk belang te bereiken, aangezien daarmee aan de bevordering van gecombineerd vervoer wordt bijgedragen en de overgang van weg op spoor en binnenwateren wordt aangemoedigd, waardoor de files, de ongevallen en de emissies, het lawaai en het negatieve effect op het klimaat van het wegvervoer worden verminderd. In geen enkele opmerking naar aanleiding van de inleiding van de procedure wordt betwist dat de doelstelling van de maatregel, namelijk de ondersteuning van de overgang van wegvervoer op spoor en binnenwateren, een doelstelling van gemeenschappelijk belang is.
- (120) Wat de geplande bouw en exploitatie van de terminal in Žilina-Teplická betreft, blijkt uit de door de Slowaakse autoriteiten verstrekte gegevens dat de voordelen qua besparingen van externe kosten 15 keer hoger zijn dan de bouwkosten van de geplande infrastructuur. Voorts zullen de meeste van de totale te verwachten voordelen van 399 miljoen EUR in de EU buiten Slowakije worden bereikt, aangezien bij het vervoer tussen Slowakije en de rest van de EU, gewoonlijk een veel groter deel van de afstand buiten Slowakije wordt afgelegd dan binnen Slowakije.

(in EUR)

Milieubesparingen over 30 jaar voor de terminal van Žilina	
Besparingen inzake files	107 117 951
Besparingen inzake ongevallen	32 175 502
Besparingen inzake emissies	223 748 276

⁽¹⁷⁾ Mededeling „Een Europees economisch herstelplan”, COM(2008) 800 final van 26.11.2008.

⁽¹⁸⁾ Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PB L 204 van 5.8.2010, blz. 1).

⁽¹⁹⁾ Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25).

⁽²⁰⁾ COM(2011) 650 final (PB C 37 van 10.2.2012, blz. 16).

(in EUR)

Milieubesparingen over 30 jaar voor de terminal van Žilina	
Besparingen inzake lawaai	7 338 003
Besparingen inzake klimaat	16 390 770
Totale besparingen	386 770 502

Bron: Kosten-batenanalyse voor de terminal van Žilina, die door de Slowaakse autoriteiten is ingediend.

- (121) De Commissie is dan ook van oordeel dat de bouw van de intermodale terminal van Žilina-Teplice kan helpen om een doelstelling van gemeenschappelijk belang te bereiken, aangezien daarmee aan de versterking van het multimodaal vervoer wordt bijgedragen en de overgang van weg op spoor en binnenwateren wordt aangemoedigd, waardoor de files, de ongevallen en de emissies, het lawaai en het negatieve effect op het klimaat van het wegvervoer worden verminderd.

7.2.2. Noodzakelijkheid en evenredigheid

- (122) In het verleden ⁽²¹⁾ heeft de Commissie investeringssteun voor intermodale terminals met een steunintensiteit van 50 % toegestaan. Als de lidstaten kunnen aantonen dat een hogere steunintensiteit economisch noodzakelijk is, is de Commissie sinds kort bereid in naar behoren gemotiveerde gevallen veel hogere intensiteiten te aanvaarden ⁽²²⁾.
- (123) In deze zaak hebben de Slowaakse autoriteiten een maatregel aangemeld met een steunintensiteit van ten minste 85 % ten voordele van de toekomstige concessiehouder. Dit project verschilt van de particuliere terminals van Metrans, die de onderneming zonder staatssteun van Slowakije heeft gebouwd, en van de nabijgelegen terminal van WienCont (eigendom van de Stad Wenen), die sinds 2006 voor de aankoop van extra installaties steun met een gemiddelde intensiteit van 31 % heeft gekregen. In het geval van WienCont ging het niet om een initiële investering voor een nieuwe terminal die uit het niets werd opgebouwd, zoals het geval is met de terminal van Žilina-Teplice. Voorts maakt WienCont gebruik van de sporen van de infrastructuurbeheerder en van een terrein van de Stad Wenen, waarvoor zij een huur betaalt die niet noodzakelijkerwijs gelijk is aan wat de aankoop van die faciliteiten zou kosten.
- (124) Omdat de steunintensiteit in de Slowaakse zaak meer dan 50 % bedraagt, moet de Commissie in elk geval nagaan of die hogere steunintensiteit uitzonderlijk verenigbaar kan worden verklaard met de interne markt.
- (125) Wat de noodzaak van de steun betreft, blijkt uit de door de Slowaakse autoriteiten ingediende kosten-batenanalyse dat zonder overheidssteun een negatieve interne rentabiliteit voor de geplande vervoerterminal van Žilina-Teplice wordt verwacht. Als Slowakije met de volledige initiële investering, met inbegrip van de kosten van aankoop van het terrein, rekening houdt, stemt het financieringstekort van het project tegen een discontovoet van 5 % overeen met de initiële investering van 25,04 miljoen EUR. Een discontovoet van 5 % is vergelijkbaar met het rendement op de langetermijnoverheidsschuld in Slowakije ⁽²³⁾.
- (126) In onderstaande tabel wordt een samenvatting gegeven van de investeringskosten, de exploitatiekosten, het verwacht rendement op investering en het voor de bouw van de terminal van Žilina gepland steunbedrag, zoals berekend in de door Slowaakse autoriteiten ingediende kosten-batenanalyse.

⁽²¹⁾ Zie beschikking van de Commissie van 31 januari 2001 in zaak N 597/2000, Nederland, Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen; beschikking van de Commissie van 14 september 2001 in zaak N 208/2000, Nederland, SOIT; beschikking van de Commissie van 15 november 2000 in zaak N 755/1999, Italië, Bolzano, en beschikking van de Commissie van 20 december 2010 in zaak N 490/10, België, Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest.

⁽²²⁾ Zie beschikking van de Commissie van 20 december 2011 in zaak SA.33434, Frankrijk, Financieringssteun voor een multimodale werf in de grote haven van Le Havre; beschikking van de Commissie van 23 november 2011 in zaak SA.33486, Duitsland, Programma voor de bevordering van overslaginstallaties voor het gecombineerd vervoer (nog niet gepubliceerd), en beschikking van de Commissie van 17 oktober 2012 in zaak SA.34501, Duitsland, Uitbreiding van de binnenhaven van Königs Wusterhausen/Wildau.

⁽²³⁾ In september 2012 bedroeg de rente op de langetermijnoverheidsschuld in Slowakije 4,2 %, zie ECB, <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>

(in miljoen EUR)

Terminal	Investeringskosten	Operationele kosten	Totale kosten	Inkomsten	Staatssteun	Verwachte winst	NCW na staatssteun (5 %)
Žilina	25,04	24,81	49,85	24,81	25,04	0	0,00

Bron: Slowaakse autoriteiten, kosten-batenanalyse.

- (127) Aangezien de initiële investering tot het financieringstekort van het project beperkt is, concludeert de Commissie dat de steun noodzakelijk is om de bouw van de intermodale overslagterminal en de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer in Slowakije te garanderen. Zij is ook van oordeel dat de steun tot het strikte minimum zal worden beperkt, aangezien hij groter is dan het financieringstekort en derhalve evenredig is voor het bereiken van de doelstelling van gemeenschappelijk belang, namelijk de overgang van wegvervoer op spoorvervoer.

7.2.3. De betrokken infrastructuur is op niet-discriminerende basis openbaar toegankelijk voor alle gebruikers

- (128) Het doel van de maatregel is de bouw van openbare intermodale overslagterminals voor het continentaal gecombineerd vervoer, met name opleggers en wissellaadbakken, om de overgang van wegvervoer op spoorvervoer te ondersteunen. Om die doelstelling te bereiken, zullen de terminals:
- a) worden geëxploiteerd door ondernemingen die onafhankelijk zijn van de vervoersondernemingen die van de terminals gebruikmaken;
 - b) openbaar toegankelijk zijn;
 - c) niet-discriminerende en transparante voorwaarden aanbieden.
- (129) Om te garanderen dat de terminals op niet-discriminerende basis toegankelijk zijn en om te voorkomen dat er tussen de geselecteerde terminalexploitant en de vervoersondernemingen een belangenconflict ontstaat, zal de exploitant van de terminals onafhankelijk zijn van de vervoersondernemingen.
- (130) Bovendien zal de Slowaakse Staat de eigenaar van de terminals blijven en zal in alle concessieovereenkomsten worden gestipuleerd dat de exploitant van de terminals op niet-discriminerende basis de terminals openbaar toegankelijk moet houden voor alle gebruikers, waaronder alle vervoerders en exploitanten van intermodale vervoerterminals. Indien de geselecteerde exploitant niet aan die voorwaarde van de concessie-overeenkomst voldoet, zal de staat de concessie kunnen intrekken en een nieuwe aanbesteding kunnen uitschrijven.
- (131) De betrokken infrastructuur zal derhalve op niet-discriminerende basis openbaar toegankelijk zijn voor alle gebruikers.

7.2.4. De steun leidt niet tot vervalsingen van de mededinging die in strijd zijn met het gemeenschappelijk belang

- (132) De oorspronkelijk aangemelde maatregel zou de intermodale terminaldiensten in de Slowaakse Republiek beïnvloeden, waarnaar ook van over de grenzen, namelijk vanuit Oostenrijk, Tsjechië, Hongarije en — in mindere mate — Polen, vraag bestaat. Om het in het besluit tot inleiding van de procedure uiteengezette risico van vervalsing van de mededinging te voorkomen en om hun veronderstelling met betrekking tot het effect van de terminal op de overgang van goederenvervoer van weg op spoor te toetsen, hebben de Slowaakse autoriteiten besloten het project te beperken tot de bouw van één enkel proefproject, namelijk de terminal in Žilina-Teplická. Die terminal is meer dan 200 km verwijderd van de huidige terminals van Metrans en WienCont. Zijn bedieningsgebied zal derhalve niet overlappen met de gebieden van Metrans en WienCont. Dit zal het effect van de maatregel op de mededinging beperken ⁽²⁴⁾.

⁽²⁴⁾ In haar besluit van 9 november 2011 in zaak SA.32632 (2011/N), ETGE, PB C 82 van 21.3.2012, blz. 2, punt 15, verwijst de Commissie naar een aantrekkingsgebied van 35 km in een gebied met een hoge densiteit van terminals (Belgisch-Nederlandse grens). De Slowaakse autoriteiten gaan uit van een bedieningsgebied van 100 km. In het gebied van Praag zijn er zeven terminals met een aantrekkingsgebied van 70 km: twee grote terminals in Praag, twee in Mělník (40 km) en drie in Lovosice (70 km).

- (133) Volgens de Slowaakse autoriteiten is er een tijdelijke terminal in Žilina die eigendom is van Intrans. Anders dan de geplande terminal is die terminal klein en bevindt hij zich in het midden van het dorp. In die terminal is de ladingshelling slechts toegankelijk met één enkel spoor van 400 m lang, dat niet kan worden verlengd. De terminal is ontworpen voor zeecontainers en heeft geen portaalkranen of installaties voor de overslag van wissellaadbakken of opleggers. In elk geval zal de bestaande terminal in Žilina door de stadsontwikkeling in de nabije toekomst worden gesloten.
- (134) De Slowaakse autoriteiten hebben bevestigd dat de behandelingskosten in de openbare terminals zullen overeenstemmen met de behandelingskosten van de intermodale overslagterminals die al op de markt actief zijn. Volgens een enquête van de Slowaakse autoriteiten bedragen de behandelingskosten in de terminals in de EU tussen 16,30 EUR en 56 EUR per eenheid, met een gemiddelde van 30 EUR. De door de Slowaakse autoriteiten ingediende kosten-batenanalyse was gebaseerd op de veronderstelling dat de toekomstige behandelingskosten per eenheid in de vier openbare terminals 28-29 EUR zouden bedragen. De kosten in de openbare terminal in Žilina-Teplice zullen derhalve worden vastgesteld op een niveau om het concurrentievermogen van het spoorvervoer te handhaven in vergelijking met het wegvervoer. Door hogere heffingen zou de exploitant van de openbare terminals niet voldoende vracht van het wegvervoer kunnen aantrekken om al zijn exploitatiekosten te dekken.
- (135) De Commissie concludeert derhalve dat de maatregel de mededinging niet vervalst in een mate die in strijd is met het gemeenschappelijk belang.

8. CONCLUSIE

- (136) Gelet op het bovenstaande concludeert de Commissie dat alle voorwaarden zijn vervuld en dat de investeringssteun van 25,04 miljoen EUR voor de terminal van Žilina-Teplice verenigbaar is met de interne markt.
- (137) Omdat Slowakije oorspronkelijk van plan was vier openbare intermodale terminals te bouwen, legt de Commissie monitoring op van de terminal die op basis van het thans aangemelde proefproject zal worden gebouwd. Door die monitoring zal de Commissie een beter gefundeerd besluit kunnen nemen over de noodzaak van de steun en zijn effect op de mededinging, als Slowakije in de toekomst steun voor de drie overblijvende terminals aanmeldt.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De staatssteun die de Slowaakse Republiek ten uitvoer wil leggen voor de bouw van de terminal in Žilina-Teplice in de vorm van een initiële investeringssteun van 25,04 miljoen EUR is verenigbaar met de interne markt in de zin van artikel 93 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

De tenuitvoerlegging van deze steun van 25,04 miljoen EUR is bijgevolg toegestaan.

Artikel 2

Over drie jaar deelt de Slowaakse Republiek de volgende informatie mee:

- het totale volume van intermodaal vervoer, het volume van continentaal vervoer en het volume van vervoer dat andere middelen gebruikt dan ISO-containers in Slowakije en bij de terminal van Žilina-Teplice;
- de prijzen die bij de terminal van Žilina-Teplice in rekening worden gebracht;
- of de klanten van de nieuwe terminals voordien van de bestaande terminals gebruikmaakten en zo ja, een enquête waarom zij zijn overgeschakeld.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de Slowaakse Republiek.

Gedaan te Brussel, 17 juli 2013.

Voor de Commissie
Joaquín ALMUNIA
Vicevoorzitter

RECTIFICATIES

Rectificatie van Richtlijn 2011/62/EU van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2011 tot wijziging van Richtlijn 2001/83/EG tot vaststelling van een communautair wetboek betreffende geneesmiddelen voor menselijk gebruik, om te verhinderen dat vervalste geneesmiddelen in de legale distributieketen belanden

(Publicatieblad van de Europese Unie L 174 van 1 juli 2011)

Bladzijde 80, artikel 1, punt 12), nieuw artikel 54 bis, lid 1, eerste alinea:

in plaats van: „Aan een recept onderworpen geneesmiddelen worden de in artikel 54, onder o), bedoelde veiligheidskenmerken aangebracht, tenzij deze geneesmiddelen in een lijst zijn opgenomen volgens de procedure ingevolge lid 2, onder b), van dit artikel.”,

te lezen: „Op aan een recept onderworpen geneesmiddelen worden de in artikel 54, onder o), bedoelde veiligheidskenmerken aangebracht, tenzij deze geneesmiddelen in een lijst zijn opgenomen volgens de procedure ingevolge lid 2, onder b), van dit artikel.”.

Bladzijde 80, artikel 1, punt 12), nieuw artikel 54 bis, lid 2, tweede alinea, onder b), eerste zin:

in plaats van: „de lijsten met de geneesmiddelen of geneesmiddelen categorieën waarop de in artikel 54, onder o), bedoelde veiligheidskenmerken in het geval van aan een recept onderworpen geneesmiddelen niet en in het geval van niet aan een recept onderworpen geneesmiddelen wel moeten worden aangebracht.”,

te lezen: „de lijsten met de geneesmiddelen of geneesmiddelen categorieën waarop de in artikel 54, onder o), bedoelde veiligheidskenmerken in het geval van aan een recept onderworpen geneesmiddelen niet en in het geval van niet aan een recept onderworpen geneesmiddelen wel worden aangebracht.”.

ISSN 1977-0758 (elektronische uitgave)
ISSN 1725-2598 (papieren uitgave)



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL